

Saudi Aramco: rebus vendita

LA VENDITA DEL 5% DELLA COMPAGNIA
SPACCA IN DUE L'OPINIONE ARABA

CHRONICLE OF A YEAR OF SHIPPING

FREIGHT RATES

Carichi secchi:
arriva
la ripresa

CRUISE & FERRY

Trasmediterranea
compie
100 anni

LEGAL

Il regime di tassazione
dei rifiuti prodotti
dagli operatori logistici



SHIPBROKERS
SHIPAGENTS
DINNER
(FOURTEENTH EDITION)

promotori



parte di



we gather
GENOA 30th JUNE 2017
Jean Nouvel Pavilion - Fiera di Genova

www.genoashippingdinner.it



organizzato da



silver
sponsor



In this issue

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Massimo Righi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati
Matteo Dell'Antico

**Hanno collaborato
in questo numero**
Reem Shamseddine
Andrew Torchia
Umur Ugurlu
Stefano Pampuro
Massimo Campailla

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing
Daniela Montano

Supporto tecnico
Massimo Dragotto
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

Contatti
TheMediTelegraph Magazine
è una pubblicazione
di Itedi SpA, Torino (Italia)
Per contattarci:
* redazione
+39 (0) 010 5388 484
press@themeditelegraph.com
* ufficio commerciale
+39 (0) 010 5388 243/206
advertising@themeditelegraph.com



4

4 Saudi Aramco: rebus vendita

La vendita del 5% della compagnia
spacca in due l'opinione araba

8 Carichi secchi, c'è la ripresa

Ecco i fattori segreti che determineranno il rimbalzo
nel segmento più critico del mercato dei noli

10 Tramediterranea compie 100 anni

La principale compagnia di navigazione spagnola al giro di boa

14 Il regime di tassazione dei rifiuti

A cura di **Asla - L'Associazione degli Studi Legali Associati**

18 CHRONICLE OF A YEAR OF SHIPPING



18



DESTRA Un lavoratore della Saudi Aramco presso il campo estrattivo di Khurais, vicino a Riad

Saudi Aramco: rebus vendita

di REEM SHAMSEDDINE
e ANDREW TORCHIA, Khobar

QUESTO mese Samil Farsi, magnate dei gioielli in Arabia, ha fatto un intervento appassionato davanti al ministro saudita degli Investimenti nel corso di un intervento alla Camera di Commercio di Gedda, spiegando che «io, di economia non ci capì niente. Ma vi prego, e prego i dirigenti del mio Paese: **non vendete Aramco.** Non il 5%, non l'1%».

Il ministro degli Investimenti, Majed al-Qasabi, **gli ha risposto che l'economia araba avrà un grande beneficio dalla vendita di azioni del gruppo petrolifero nazionale.** Questa dovrebbe essere la più grande offerta pubblica iniziale della storia, **per un valore di circa 10 miliardi di dollari.**

Tuttavia, l'appello di Farsi ha messo in evidenza le inquietudini che gravitano su questa operazione da parte dell'opinione pubblica e nello specifico della comunità economica saudita.

In tempi di greggio a basso costo, **Una delle preoccupazioni è che il re stia svendendo i gioielli della sua corona.**

Tuttavia, Riad andrà avanti per la sua strada, **perché l'Ipo di Saudi Aramco fa parte di un piano che punta a rendere più efficiente l'economia del Paese,** rendendola meno dipendente dal petrolio.

Sin dal 2015, il governo saudita ha in effetti mostrato l'intenzione di

procedere con una serie di caute riforme, come la riduzione delle diarie dei dirigenti pubblici. Eppure le critiche non mancano, e costituiscono certamente una novità in un Paese generalmente poco incline a mettere in discussione le scelte economiche portate avanti dal proprio governo: **critiche che potrebbero riverberarsi nel modo in cui sarà strutturata l'offerta pubblica iniziale di Saudi Aramco.**

Il prossimo anno infatti sarà venduto oltre il 5% della compagnia, **che sarà quotata a Riad e almeno su un'altra Borsa straniera.**

Le dimensioni dell'operazione suggeriscono che gli investitori stranieri sono destinati a giocare un ruolo di primo piano, con il governo che però sente la necessità di dimostrare l'utilità della vendita ai propri cittadini, che nell'ottica del Regno dovrebbero anzi essere i principali beneficiari di questa scelta - **questa l'analisi di banchieri e analisti del settore.**

Per fare questo, il governo provvederà a riservare una grossa parte dell'Ipo a investitori individuali sauditi, conferendole un prezzo che possa dare loro la possibilità di un buon ritorno economico, **piuttosto che offrendo loro una qualche forma di sconto.**

In ogni caso, più difficile ancora sarà riuscire a ottenere la valutazione di mercato data su Saudi Aramco dal principe Mohammed



SINISTRA Impiegato della Saudi Aramco alla fiera Petrotech di Manama

SINISTRA La torre Centro del Regno a Riad





bin Salman, rappresentante della corona e guida delle riforme economiche arabe, **secondo cui la compagnia vale circa due trilioni di dollari.**

Una valutazione considerata troppo ottimistica, sia da parte degli oppositori dell'offerta pubblica, **sia da parte degli esperti del settore.**

Lo scorso anno, la società di consulenza americana Foreign Reports, specializzata in questioni petrolifere, ha stimato che Aramco potrebbe avere mercato per 250-460 miliardi di dollari, escludendo il valore delle raffinerie: «Tra i sauditi, il timore per l'Ipo è diffuso» spiega alla Reuters Mohammad Sabban, già consigliere dell'ex ministro del Petrolio, **Ali al-Naimi.**

Uno dei timori maggiori è quello sulla partecipazione dei cittadini arabi alla collocazione delle azioni; un altro è che ruolo avranno sulle decisioni della compagnia gli investitori stranieri, **una volta che saranno entrati all'interno della società.**

Dalla compagnia, su queste ipotesi, preferiscono non commentare.

PUBBLICO

Ancora recentemente, sostenitori e oppositori dell'offerta pubblica iniziale si sono dati battaglia su Twitter con hashtag che se tradotti dall'arabo potrebbero suonare come #vogliamoun'Ipodefinitiva e #popolocontroAramcoinvendita. **Alcuni dei tweet più velenosi fanno capire che gli arabi sarebbero inclini a benedire più o meno ogni azione del loro governo.**

Altri paragonano la vendita di Aramco a quando gli egiziani cedettero alla Gran Bretagna i diritti del Canale di Suez, oppure a quando i palestinesi hanno perso la loro terra: «L'opposizione all'Ipo è dovuta a una certa visione nazionalistica dell'economia - spiega Jim Krane, **esperto di ener-**



SINISTRA I depositi presso la sede centrale della Saudi Aramco, a Dammam

DESTRA Fiamme dai pozzi del campo di Khurais



gia presso la Rice University del Texas -. La compagnia è vista come una gallina dalle uova d'oro, e molti cittadini arabi ritengono che dalla vendita di una sua parte per loro non ci sarà alcun beneficio).

Secondo Krane inoltre l'operazione potrebbe veicolare una parte del risentimento diffuso nella popolazione dopo che il governo, a causa del basso prezzo del greggio, ha deciso a partire dal 2015 una serie di misure di austerità: «Chi prima contestava queste misure - sintetizza Krane - **adesso contesta anche l'Ipo**».

I sostenitori dell'austerità al contrario sono a favore anche dell'offerta pubblica.

Othman al-Khowaiter, ex vicepresidente dell'Aramco, ha spiegato però che prima di passare la mano, il prezzo del greggio dovrebbe salire: «Vendere adesso una qualunque percentuale della nostra principale fonte di reddito, con il pretesto che abbiamo bisogno di maggiori entrate, è assolutamente illogico - **dice il manager** -. Tra l'altro sappiamo benissimo che le entrate attuali del greggio superano già le nostre necessità di base». **Ma i sostenitori dell'Ipo sono comunque tanti.**

Sadad al-Husseini, ex dirigente dell'Aramco e oggi consulente nel campo delle energie, spiega che gran parte dell'opposizione dalla vendita deriva proprio dal non averne capito la logica: **«L'obiettivo infatti è ottenere grandi somme per garantire la diversificazione dell'economia nel nostro Paese».**

Ma pur dicendo di essere sicuro che l'operazione andrà avanti, **Husseini aggiunge che i suoi tempi e modalità vanno discussi attentamente.**

Un banchiere saudita spiega confidenzialmente che il governo, per evitare le critiche, **dovrebbe realmente impegnarsi per ottenere una valutazione di Aramco intorno ai due trilioni di dollari.**

Tuttavia, per arrivare a questo obiettivo sarebbero necessari numerosi provvedimenti - per esempio, un taglio netto delle tasse pagate dall'azienda, **anche se questo dovrebbe produrre minori entrate per il governo.**

Se non si dovesse raggiungere una valutazione vicina a questo obiettivo, **l'Ipo andrebbe sicuramente posticipata.**



**L'AVVISATORE
MARITTIMO**



**TUTTO
NUOVO**

Sette giorni al porto.

Più pagine, nuove rubriche, le analisi e gli approfondimenti sui temi scottanti della portualità dalle firme più competenti del settore. Il nuovo Avvisatore Marittimo. Ogni settimana approda sulla tua scrivania.



www.avvisatoremarittimo.it

Carichi secchi c'è la ripresa

di **UMUR UGURLU***, Istanbul

CARICHI secchi: dobbiamo essere ottimisti in questo 2017? Lo scorso anno le tendenze attese e poi che verificatesi sono state:

- 1) un miglioramento del settore immobiliare in Cina;
- 2) tagli nella produzione di carbone cinese;
- 3) effetti positivi derivati dall'annunciata uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea e le attese di una crescita dei consumi negli Stati Uniti;
- 4) crescita delle importazioni di carbone che dovrebbe continuare anche quest'anno nei Paesi emergenti dell'Asia.

Tutti questi fattori nel corso del 2016 hanno generato ottimismo nel settore.

Alla fine del 2016 il Baltic Dry Index, l'indice di riferimento globale dei noli sui carichi secchi (minerale di ferro, rame e acciaio, distribuito su tre livelli a seconda della dimensione delle navi e rilevato giornalmente dalla valutazione di agenti in tutto il mondo) ha segnato il miglior livello nell'arco di due anni.

Quando però si porta tutto questo alla domanda di stiva, è atteso un rallentamento nella seconda metà dell'anno, ma secondo gli esperti non ci dovrebbero essere cadute come quelle registrate alla fine del 2015, che hanno portato a febbraio 2016 al minimo del biennio, e che nonostante la ripresa a dicembre, hanno fatto dire agli analisti che lo scorso anno è stato per il Bdi il peggiore da quando l'indice è stato lanciato, nel 1985.

Il 10 febbraio 2016 infatti il Bdi ha toccato il suo minimo storico a 290 punti, per poi riprendersi pro-

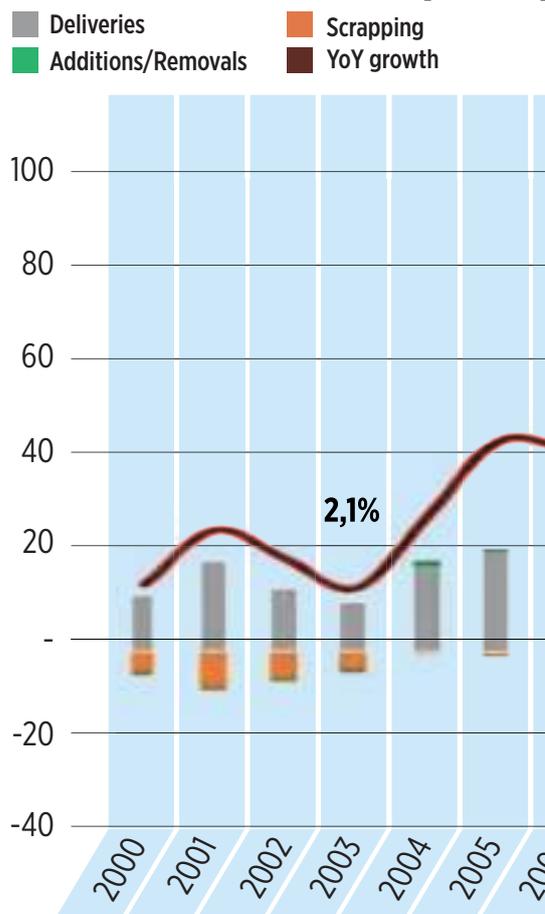
gressivamente fino ai 1.261 della metà dello scorso novembre. Maggiore beneficiario di questa situazione è il settore delle Capesize, e in particolare i carichi di minerale di ferro diretti in Cina. Man mano che il 2016 si avviava alla conclusione, la situazione è progressivamente migliorata, quasi fino a eliminare l'impatto generato dalla crescita della flotta registrata negli ultimi anni.

Le tendenze positive di quest'anno si possono riassumere, a livello globale, in un miglioramento della produzione industriale e dell'acciaio in particolare; mentre la tendenza positiva nel traffico di carbone e grano sta creando una solida piattaforma per la domanda di materie prime. A questo punto, per capire dov'è il mercato conviene dare un'occhiata alla situazione della flotta.

Al primo gennaio 2016, il portafoglio ordini per nuove rinfusiere era di 87 milioni di tonnellate di portata lorda. Le consegne sono state per 48 milioni di tonnellate a fronte di dismissioni per 31 milioni: dunque la crescita netta della flotta rinfusiera si è attestata nel 106 intorno ai 17 milioni di tonnellate di portata lorda. D'altro canto, il portafoglio ordini per il 2017 è di circa 50 milioni di tonnellate, e il mercato si attende che più o meno saranno demolite navi per una porta lorda complessiva simile. Questo significa che la crescita netta della flotta quest'anno potrebbe attestarsi insomma intorno allo zero. Se davvero sarà così, **significa che per la prima volta dal 2008 la domanda potrebbe superare l'offerta.**

Per il 2017, è di vitale importanza che gli armatori gestiscano il lato dell'offerta con grande atten-

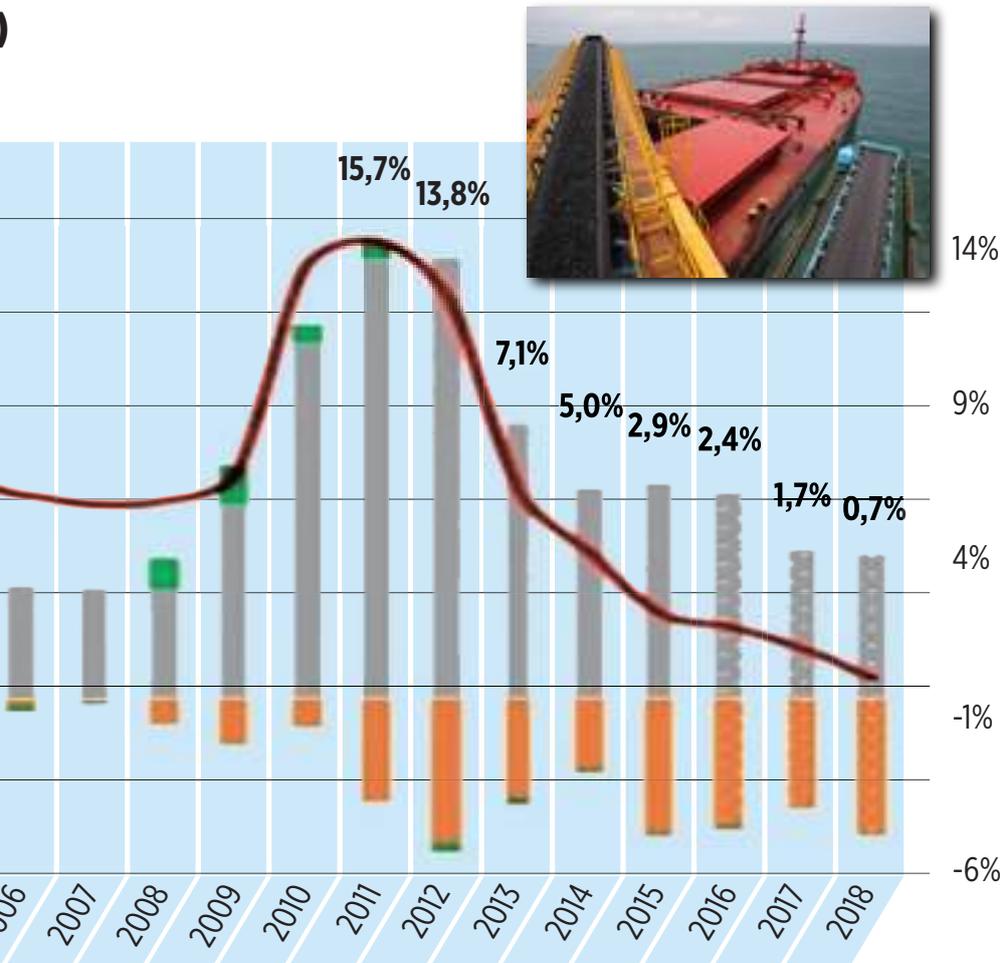
DRY BULK FLEET GROWTH (MDWT)



FREIGHT RATE DEVELOPMENTS - 2014-2015



SOURCE: BIMCO, Baltic Exchange and Shanghai Shipping Exchange



14 / 206

BCTI



2016

zione. In effetti, gli analisti del mercato non si aspettano un rallentamento come quello della prima metà del 2016, ma comunque ritengono che il primo semestre del 2017 sarà comunque debole, perché la sovracapacità di stiva in questa fase continua a essere reale.

Rispetto al 2016, anche la domanda pare del resto in miglioramento. Benché i noli sul trasporto del minerale di ferro stiano continuando a deteriorarsi, il carbone ha registrato un miglioramento a partire dal secondo semestre del 2016, sulla spinta della nuova domanda generata dalla Cina, ma anche il trasporto del grano - cresciuto del 5% lo scorso anno - e altri minori traffici rinfusieri hanno in effetti contribuito a garantire una reale spinta complessiva del mercato. Il divario corrente tra i prezzi per nuove navi e unità di seconda mano promette a breve una variazione positiva in favore delle prime.

A dare un impulso alle demolizioni nei prossimi due anni invece non dovrebbero esserci anche le nuove regole sulle acque di zavorra e sui rifornimenti di carburante. Questo perché un investimento tra i 400 mila e i 500 mila dollari per aggiornare i sistemi di trattamento delle acque non può incidere sulla decisione di demolire o meno una nave - per fare un esempio - vecchia 15 anni. Le regole sul carburante invece potrebbero far sentire i loro effetti, ma questo soprattutto a partire dal 2019 - se dovesse essere mantenuta la data entro cui tutti gli armatori si dovranno aggiornare, e cioè il 2020.

Un altro fattore che riguarda i carburanti sono invece i prezzi: l'aumento di questi ultimi ha ridotto ulteriormente la velocità di crociera delle navi e questo ha creato alcuni fenomeni interessanti, come - proprio lo scorso novembre - la mancanza di navi in Atlantico, cosa che ha comportato una crescita notevole dei noli Panamax sulle rotte di questo Oceano.

Il mercato insomma dovrebbe riuscire a trovare un equilibrio a partire dalla seconda metà dell'anno, attestandosi su livelli del Bdi pari a quelli del 2014, con prospettive ancora più positive a partire dal 2018.

Wishing you all calm seas.

*Captain & Seaway Professional
umurgurlu@umurgurlu.com

Trasmediterranea compie 100 anni

La principale compagnia di navigazione spagnola ripercorre le tappe di un'esistenza, dalla guerra civile al trasporto passeggeri

di **STEFANO PAMPURO**, Barcellona

DINAMICITÀ e tradizione, due sostantivi molto diversi ma che fotografano appieno l'anima della principale compagnia di navigazione spagnola.

Cento anni fa nasceva Trasmediterranea, frutto delle sinergie di quattro piccoli armatori spagnoli che miravano a riunire interessi comuni di carattere nazionale sotto un'unica bandiera.

In un secolo di storia, **la compagnia è stata testimone dei più importanti accadimenti del Paese**: vale la pena fare un salto indietro nel tempo per rivivere la sua crescita.

Già al terzo anno dalla sua costituzione, **Trasmediterranea si occupava del collegamento con le colonie d'Oltremare**, in particolare della fornitura di minerali per un'industria pesante in espansione.

Tonnellate di ferro, **zinco e zolfo arrivavano direttamente dai porti dell'Africa equatoriale e del Brasile fino a Bilbao e Barcellona per servire le aree industriali appena sorte**.

Nel 1936 la compagnia forniva appoggio alla marina repubblicana durante la Guerra civile, trasportando feriti e truppe tra le Isole Baleari e il Continente, e perdendo tre navi a seguito di siluramenti di aerei falangisti (**prodotti in Italia**).

Trasmediterranea viveva la sua metamorfosi con la conversione in società pubblica nel 1978, **e da lì iniziava la trasformazione in compagnia prettamente dedicata al trasporto passeggeri**.

Quest'anno alla Fiera Internazionale del Turismo (Fitur), che recentemente si è tenuta a Ma-



drid, **i riflettori sono stati tutti per Trasmediterranea e per la celebrazione del suo centenario di storia**.

Nel 2017 che si è appena aperto, la compagnia organizzerà sva-

riati eventi che percorreranno la traiettoria storica e il futuro della compagnia, all'insegna della grande scommessa che prefissata, **che poi è restare prima compagnia nel settore**.



Durante la Fiera, il fattore tempo è stato rappresentato mediante la proiezione di ciascuno dei 100 anni di storia, **dal 1917 al 2017**.

Tutto questo all'interno di un padiglione costruito interamente in legno e che simboleggia la coperta di poppa di una nave. Esattamente nella passata edizione della manifestazione madrilenista di Fitur, **Transmediterranea aveva presentato il logo del suo centenario**.

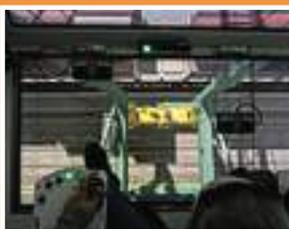
Il presidente, Jorge Vega Penichet, e il direttore generale, Mario Quero, sono stati alla testa delle celebrazioni, con tanto di torta gigante raffigurante l'ammiraglia della flotta: **«La scommessa della compagnia è mantenere questa posizione in un anno così speciale»** ha affermato il presidente.

Quero ha sottolineato che **«compiere 100 anni presuppone possedere una grande capacità di adattamento a un contesto in una fase di grande cambiamento»**.

Il manager ha poi spiegato che «il business marittimo rappresenta il 70% dell'attività di Transmediterranea, **di cui il 50% è costituito dal trasporto passeggeri**. L'innovazione e il miglioramento dell'esperienza del cliente sono le basi sulle quali costruiamo la nostra strategia».

 **PSA** VOLTRI-PRA

READY FOR



20.000 TEUs

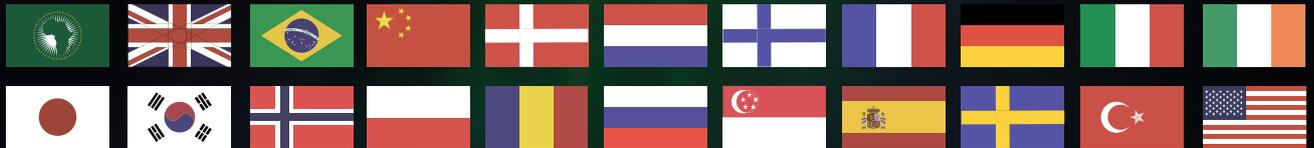
VESSELS





THE LEADING MARITIME EVENT WEEK

MEET THE WORLD AT NOR-SHIPPING



NATIONAL PAVILLIONS



NOR OSLO MAY 30-JUNE 2
SHIPPING 2017

Main sponsor:



Leading sponsors:



Organizer:



Partner:



Il regime di tassazione dei rifiuti prodotti dagli operatori logistici

di **MASSIMO CAMPAILLA***, Bologna

LA COSTANTE ricerca di nuove forme di finanziamento dei servizi pubblici ha indotto i Comuni, specie negli ultimi anni, a incrementare il prelievo fiscale in un particolare settore che la legge appositamente domanda alla potestà regolamentare degli enti locali, **ossia quello concernente la tassa sui rifiuti.**

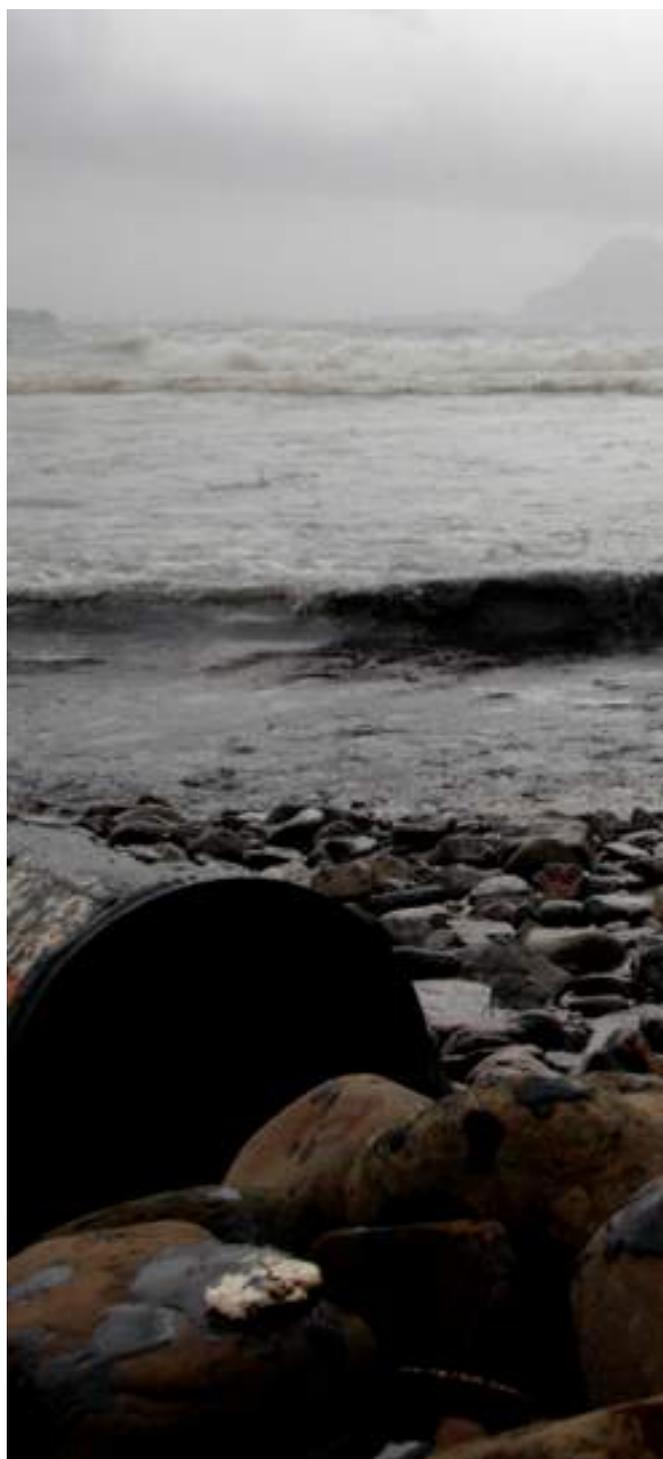
Trattasi di un tributo in gran parte sottovalutato dagli operatori economici, che spesso pongono la loro attenzione su problematiche fiscali di ben più ampio respiro, ma che invero assume un ruolo strategico e di primaria rilevanza se si considera che la tassa sui rifiuti costituisce circa il 20% delle entrate tributarie comunali (seconda solo all'Imu – **ex Ici**).



*Managing Partner, Zunarelli Studio Legale Associato

Il settore è stato interessato da un anomalo susseguirsi di diverse discipline, frutto spesso di riforme per certi versi repentine e poco ponderate, le quali, seppur improntate sicuramente ad effettive esigenze di semplificazione, **si sono dimostrate in concreto prive di quell'indispensabile "filo conduttore" tale da dare sistematicità e uniformità al sistema.** Invero tali cambiamenti hanno ingenerato, tanto negli addetti ai lavori quanto nella giurisprudenza, significativi dubbi interpretativi. Basti pensare che, solo fra il 2012 e il 2014, la tassa sui rifiuti è stata investita da ben tre riforme, che hanno segnato il passaggio dalla Tarsu (applicabile fino al 2012), alla Tari (in vigore dal 2014), passando per un regime – quello Tares – **che ha trovato "cittadinanza" nel nostro ordinamento per la sola annualità 2013.**

Per contro, alcuni capisaldi della tassa rifiuti sono rimasti inalterati nel tempo; del tutto invariata, per esempio, è rimasta quella che, da un lato, risulta essere una delle principali caratteristiche della tassa, ma che, dall'altro lato, **ha comportato significative problematiche nell'interpretazione del tributo.** Trattasi delle modalità attuative del tributo, il quale trova piena esecuzione per il tramite di una disciplina che potremmo definire **"composita"**. Come noto, infatti, la tassa trae origine





dalla legge dello Stato, fonte comunque primaria nel panorama della finanza locale; ma proprio la legge demanda espressamente ai Comuni la possibilità di disciplinare, con regolamento, alcuni aspetti – **per nulla secondari** – delle proprie entrate tributarie.

Il profilo di maggior interesse, pertanto, concerne l'individuazione di specifiche agevolazioni e riduzioni (c.d. detassazioni), le quali, **non essendo "coperte" dalla citata riserva statale**, rientrano a tutti gli effetti nell'autonomia regolamentare comunale suindicata. Tali riduzioni, che costituiscono un importante diritto in capo agli operatori, non sempre trovano però la giusta risposta da parte degli enti preposti, **finendo per concretizzarsi in una mera potenzialità**.

Tanto premesso, pare dunque opportuno soffermarsi sulla situazione in cui ancora oggi versano certuni operatori economici, fra tutti quelli logistici, che svolgono la loro attività all'interno di particolari locali **(come i magazzini adibiti allo stoccaggio merci)** e su aree di vasta dimensione. Per detti operatori, infatti, la tassazione – che lo si ricorda si fonda sulla semplice occupazione dei metri quadrati dichiarati al Comune – ha assunto dimensioni abnormi (in alcuni casi anche parecchie migliaia di euro, laddove vi sia l'occupazione di ampie metrature), tali per cui l'accesso ai suindicati benefici (riduzioni) potrebbe ingenerare significativi vantaggi sotto il profilo finanziario, **specie nel medio-lungo periodo**.

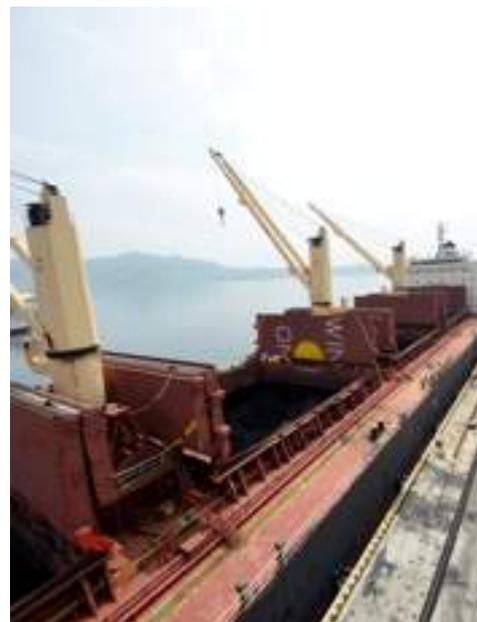
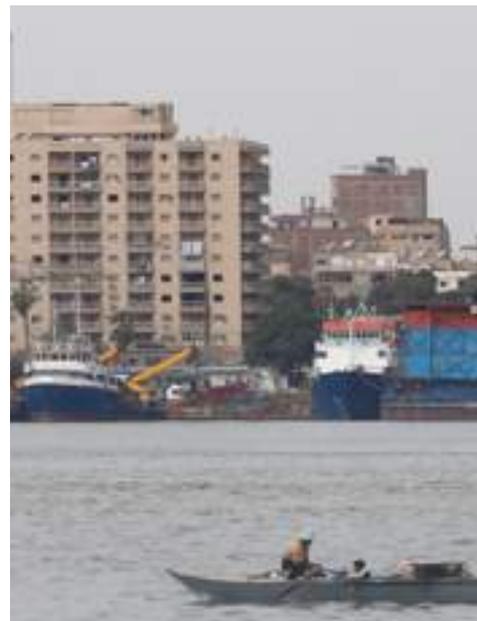
L'esperienza maturata nel settore dimostra, infatti, che la leva fiscale risulta oramai del tutto incompatibile con la reale produttività di rifiuti generata dall'operatore logistico **(la produzione di rifiuti rimane pur sempre il presupposto cui correlare la tassazione)**, ma soprattutto non più sostenibile in relazione alla congiuntura economica nella quale versano gran parte delle aziende italiane. Ne sono la riprova le molteplici controversie radicatesi dinanzi alle commissioni tributarie tra gli operatori logistici (ma non solo loro) **e i Comuni**.

A fronte della critica situazione delineata, meritano senz'altro specifica menzione le più recenti riforme normative attuate dal legislatore, il quale pare aver finalmente maturato la decisione di intervenire con interessanti e positive novità nel settore. Fra queste, infatti, la tassa sui rifiuti ha subito nell'ultima novella **(quella Tari del 2014)** precise modifiche finalizzate a ridurre il prelievo impositivo, vuoi per l'attività svolta, vuoi per la tipologia di rifiuti prodotti.

Le tempistiche e soprattutto le modalità per ottenere tale riduzione fiscale, che comportano laddove possibile l'ausilio di esperti del settore, **variano da Comune a Comune ed impongono l'attivazione di apposite procedure**, nel rispetto di precisi e stringenti requisiti. Il binomio "legge statale" e "normativa locale" induce, quindi, ad un'attenta analisi concernente i presupposti che l'operatore logistico **(ma vi sono margini per estendere tali agevolazioni anche ad altri operatori)** deve possedere.

S'impone, pertanto, un'approfondita istruttoria preliminare, che si sostanzia, principalmente, **nell'individuazione delle ampie metrature occupate e nel riconoscimento dello smaltimento in proprio dei rifiuti speciali prodotti**.

Le prime riduzioni fiscali ottenute dagli operatori logistici all'esito delle apposite procedure espletate anche congiuntamente ed in contraddittorio con i Comuni, **dimostrano che sussiste ed è concreta la possibilità di maturare importanti margini di risparmio**. Peraltro, la normativa prevede che una volta ottenuta la riduzione dal tributo, questa – **salvo alcuni mirati adempimenti da doversi effettuare anno per anno** – si consolida, potendo così garantire un risparmio fiscale che, nel medio-lungo periodo, può assumere dimensioni anche significative.



28

MARZO

2017

TRIESTE

STAZIONE MARITTIMA

Un'occasione di confronto tra istituzioni e operatori del trasporto, dello shipping e delle infrastrutture sulle Politiche Europee in tema Autostrade del Mare all'interno delle Reti TEN-T. Importante momento di condivisione sul punto di vista dei player della catena logistica door-to-door.

MOTORWAYS OF THE SEA

THE MARITIME DIMENSION OF THE TEN-T NETWORK

Ports and Logistic Chain Innovation for Transport Connectivity



AGENDA:

- ▶ Ore 9:00: **Registrazioni**
- ▶ **KEYNOTE SPEECH**
Motorways of the Sea & Detailed Implementation Plan
- ▶ **INSTITUTIONAL PANEL**
MOS Ports and Logistic Chain: Italian and Regional perspectives
- ▶ **TECHNICAL SESSION**
"Connecting Europe Facility" Projects: a tool for the infrastructure financing
- ▶ **LIGHT LUNCH**
- ▶ **BREAKOUT SESSION**
Best Practice: the logistic corridor bridging Turkey, Friuli Venezia Giulia Region and Bavaria
- ▶ **TECHNOLOGICAL SESSION**
Technological Innovation for the optimization of the Door to Door Logistic Chain
- ▶ Ore 18:00: **Fine Lavori**

Organizzato da

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport



In cooperazione con



Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
Porto di Trieste



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Per iscrizioni e programma dettagliato:
forum.themeditelegraph.com

Segreteria organizzativa:
forum@themeditelegraph.com
+39 347 983 82 33

Diventa sponsor:
advertising@themeditelegraph.com
+39 010 5388 243/206

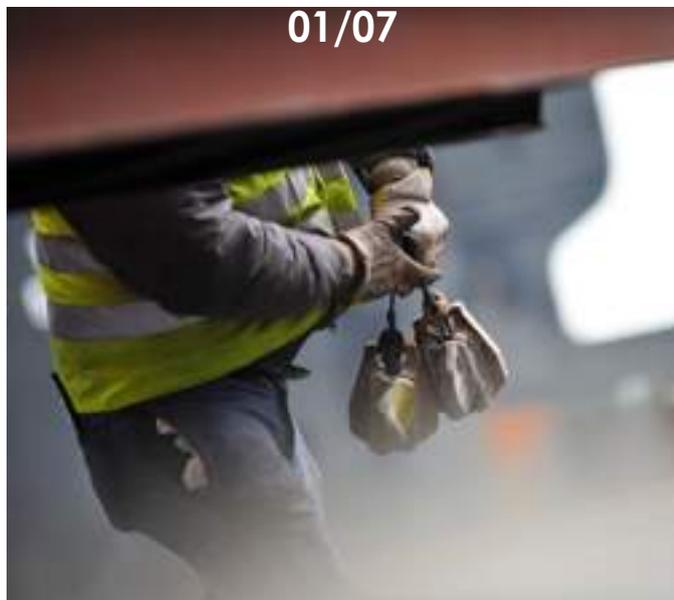
CRONACA DI UN ANNO



NO DI SHIPPING



Gennaio 2016



01/07

NUMERI RECORD PER GENOVA

A dicembre, anche se i dati non sono ancora completi, i due principali terminal contenitori del porto di Genova, Vte e Sech, dovrebbero raggiungere un traffico rispettivamente di 100 mila teu e 30 mila teu. Bastano questi numeri per riuscire a superare i volumi del 2014: sino a novembre infatti lo scalo genovese aveva totalizzato 2,054 milioni di teu: l'anno precedente erano stati 2,172



01/07

FINE DELLA TREGUA A ROTTERDAM

Nessuna tregua nel porto di Rotterdam. L'accordo fra terminalisti e lavoratori non è stato raggiunto e ieri alle tre di pomeriggio è cominciato lo sciopero di 24 ore, che era stato preannunciato lo scorso dicembre dal sindacato Fnv Havens. A essere colpiti sono stati i terminal Ect Delta, Uniport e Apmt. Ma dietro lo sciopero si agita il disagio della portualità del Nord Europa.



01/08

I BIG DEL MARE TORNANO IN IRAN

Motori avanti tutta e prua in direzione di Bandar Abbas e delle coste iraniane. Le grandi compagnie scommettono su Teheran per recuperare, o almeno mitigare, la crisi dello shipping. Con l'eliminazione delle sanzioni, per l'Iran dovrebbe aprirsi una nuova età dell'oro. E nella corsa agli investimenti, i primi a muoversi sono stati gli operatori del settore marittimo.



01/15

L'ANNO D'ORO DELLE PETROLIERE

Le condizioni del mercato sono ottimali e lo rimarranno anche nel corso dell'anno. Il settore cisterniero cresce anche nel valore delle navi. Le tanker con un'età operativa compresa tra i 15 e i 20 anni hanno segnato il maggior aumento di valore nel corso del 2015 rispetto alle unità che trasportano altra merce. Cssc ha comprato una Vlcc con 20 anni di anzianità di servizio a 30 milioni di dollari.

01/19



LA MORTE DI PASCAL LOTA

Il fondatore di Corsica Ferries, Pascal Lota, muore 83 anni. Lota aveva fondato la compagnia nel 1968, con il nome di Corsica Line, poi trasformato in Corsica Ferries. Nel 1981 aveva creato un altro marchio, Sardinia Ferries, le cui navi avevano cominciato a collegare Olbia con Livorno. Nel mercato dei traghetti, Lota ha contribuito alla fine dell monopolio statale.

01/28



NOVA SYSTEMS FESTEGGIA 35 ANNI

Nova Systems festeggia 35 anni di attività. La storia aziendale è stata contraddistinta da software che hanno rivoluzionato il settore informatico e di conseguenza il mondo delle spedizioni internazionali, dei trasporti, delle dogane e della logistica. Nova Systems ha aperto sedi a Barcellona, Parigi e Città del Messico (nella foto il ceo Valerio Avesani).

Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi, è stata fondata il 15 febbraio 1949 e, ad oggi, è l'unica organizzazione indipendente del settore marittimo presente in tutti i porti italiani. Rappresenta 14 associazioni federate con aderenti circa 500 aziende che occupano 8 mila addetti e fatturato complessivamente circa 1 miliardo di euro all'anno. Gli agenti marittimi italiani gestiscono ogni anno circa 10 milioni di tonnellate di stivato del container per una cifra vicina a 150 miliardi di euro. L'attività di Federagenti si sviluppa in diverse direzioni: dalla promozione della portualità nazionale allo sviluppo del traffico marittimo, dalla tutela delle Associazioni Federate allo svolgimento di funzioni arbitrali e di conciliazioni nelle controversie tra le Associazioni Federate, i loro Associati e le imprese aderenti. L'Agente Marittimo, da sempre presente nei porti italiani con un ruolo strategico nel mercato del traffico portuale, svolge, inoltre, attività fattoriale di interesse pubblico in particolare a tutela del cittadino per i servizi portuali, a tutela della salute dei marittimi per le condizioni di imbarco e quali elemento di ricambio la gestione di sicurezza promossa tra le fortificazioni e la nave.

Federagenti: tanti numeri, una sola Federazione



Sede di Roma
Viale Adua 3 - 00144 Roma
Sede di Genova
Piazza Dante, 6
www.federagenti.it

Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi

Febbraio 2016



MSC-STX FRANCE, LEGAME PIÙ FORTE

Msc, durante la cerimonia della moneta di "Msc Meraviglia", conferma la costruzione di altre due navi presso il cantiere navale Stx France di Saint-Nazaire. Si tratta di due navi di nuovissima generazione della classe "Meraviglia Plus": lunghe 331 metri, avranno una disponibilità di 2.444 cabine per una capacità massima di ottomila persone.



FERRETTI, ESORDIO NEL MILITARE

Il gruppo Ferretti presenta a Roma, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, la nuova divisione, "Ferretti Security and Defence", che si occuperà di realizzare unità militari di piccole e medie dimensioni. «Garantire la sicurezza delle coste - ha spiegato l'avvocato Alberto Galassi - è oggi più che mai un'esigenza di ogni Paese che nel mondo ha uno sbocco al mare».



ARRIVA IL PETROLIO IRANIANO

L'Iran è pronto a esportare petrolio verso l'Europa. Entro 24 il governo di Teheran invierà almeno 4 milioni di barili nel Vecchio Continente: due sono destinati a raffinerie Total, altri due a compagnie di nazionalità spagnola e russa. Il prezzo del barile intanto continua il suo saliscendi, fino a toccare il minimo di 30 dollari.



MEDITERRANEO, VALENCIA AL TOP

Valencia, con un'altissima percentuale di transhipment, nel 2015 si è confermato il primo scalo per container della Spagna e del Mediterraneo avendo stabilito il proprio nuovo record di traffico container a 4.615.196 teu, registrando un aumento del 3,9% sul 2014. Nel 2015 le esportazioni e le importazioni di merci attraverso i tre scali portuali sono aumentate del 10,4%.

02/17



LA CINA VARA IL GIGANTE DELLE MERCI

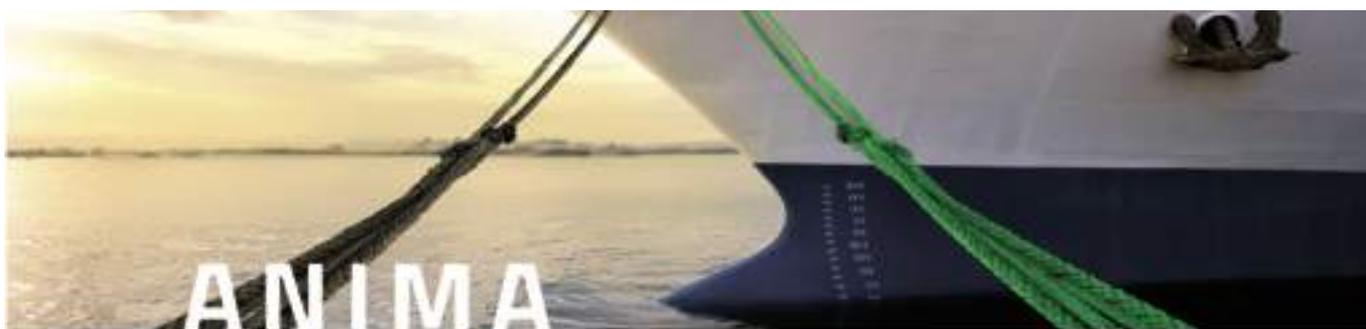
La Cina presenta la maxi-fusione tra Cosco e China Shipping. L'operazione vale 93 miliardi di dollari. La nuova compagnia di chiamerà Coscocs e avrà una flotta di 830 navi: si tratta della flotta più imponente al mondo. Pechino spiega così l'operazione: «La fusione è la nostra risposta alla crisi del settore del traffico container».

02/22



NUOVA SEDE AD AMBURGO PER IL RINA

Circa 1.000 metri quadrati affacciati sul porto di Amburgo, disposti su due piani, all'interno della moderna Coffee Plaza Tower. Così si presenta il nuovo ufficio del Rina ad Amburgo. «Crediamo molto nel mercato tedesco - ha detto l'amministratore delegato Ugo Salerno - dove abbiamo scelto di investire da tempo e continueremo a farlo in termini di competenze, offerta e risorse».



ANIMA GEMELLA

BeOne è molto più di un semplice software. Proprio come l'anima gemella si integra perfettamente con le attività delle aziende di spedizioni internazionali, dei trasporti, delle dogane e della logistica.

BeOne è la soluzione in Cloud scalabile, sicura e dalle molteplici funzionalità.

Nessuno ti conosce bene come la tua **Anima Gemella**.

MARITTIMO

EXPORT
IMPORT
NVCC

beone
CLUB LOGISTICI E MARITTIMI

Marzo 2016



03/08

CANTIERISTICA, L'APERTURA DI HOLLANDE

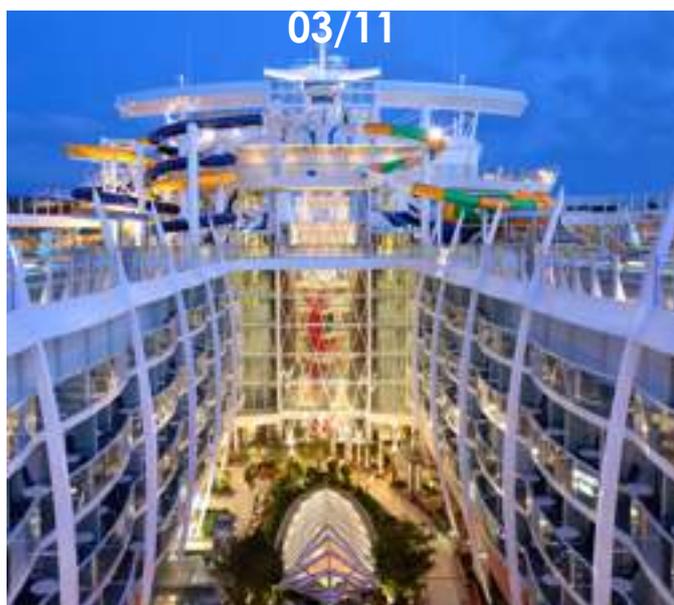
A margine del vertice italo-francese di Venezia, il presidente Francois Hollande, commentando la possibile integrazione Telecom-Orange, dice che «bisogna avere campioni a livello europeo, in particolare in alcuni settori del futuro». Hollande cita anche i settori di possibile interesse: «Rinnovabili, industria navale e industria della difesa».



03/09

MAERSK SPERIMENTA I DRONI

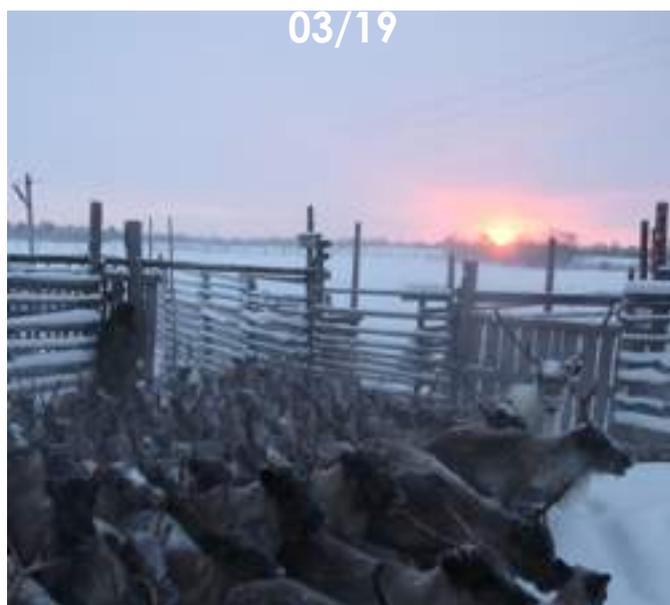
Maersk vuole anticipare Amazon nell'utilizzo dei droni per la consegna di merce. La compagnia danese sta sperimentando i droni per le forniture di bordo della propria flotta petrolifera, Maersk Tankers. «I droni - spiega la società - possono tagliare tempi e costi per le consegne e le ispezioni all'interno del gruppo», ma «devono essere affidabili e sicuri».



03/11

PROVE IN MARE PER LA "HARMONY OF THE SEAS"

La "Harmony of the Seas", la nave da crociera più grande al mondo, è salpata da Saint-Nazaire, in Francia, per un primo test di collaudo. Con i suoi 362 metri di lunghezza, una stazza lorda di 227 mila tonnellate e una capacità di oltre 5.400 passeggeri, sostituirà - per la stagione estiva 2016 - la gemella "Allure of the Seas" nel Mediterraneo.



03/19

L'ENI ESTRARRÀ PETROLIO DALL'ARTICO

Eni accende Goliat, il maxi-giacimento petrolifero nel cuore dell'Artico che, a regime, garantirà 100mila barili al giorno. È il più estremo degli impianti del gruppo italiano, il primo ad entrare in produzione nel Mare di Barents, a 85 chilometri dalle coste norvegesi, e conferma la sfida del Cane a sei zampe: estrarre oro nero anche in luoghi proibitivi.



03/19

ALLARME PER LA BANDIERA ITALIANA

«C'è una guerra commerciale tra due armatori. Uno (Onorato, ndr) non è riuscito a sfruttare appieno le opportunità del registro internazionale forse proprio perché l'altro (Grimaldi, ndr) ha giocato un po' sulla sua interpretazione. La guerra però rischia di colpire l'unico strumento che tiene in piedi il sistema armatoriale italiano». È l'allarme lanciato dal presidente di Assagenti, Gian Enzo Duci.



03/21

CAMBIO AL VERTICE DI SPEDIPORTO

«Credo che il comparto logistico stia vedendo davvero la fine del tunnel. Tutti gli indicatori sono positivi: la ferrovia, il trasporto marittimo, quello aereo. Il porto di Genova è cresciuto, c'è stata qualche polemica sul numero di container vuoti, ma il mio feeling è positivo»: Maurizio Fasce lascia oggi la presidenza di Spediporto al collega Alessandro Pitto.

ADERENTE A:

LIVELLO NAZIONALE:

- Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica),
- Fedespedi (Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali),
- Fedit (Federazione Italiana Trasportatori).

LIVELLO INTERNAZIONALE:

- Fiata (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés),
- Clecat (Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport).

SPEDIPORTO HA PROPRI RAPPRESENTANTI PRESSO:

- Autorità Portuale (Comitato e Commissione Consultiva, Commissione Tecnica Permanente),
- Camera di Commercio (Consiglio Camerale, Elenco Spedizionieri e Consulta del Settore Marittimo),
- Ascom / Confcommercio,
- WTC,
- Commissione Mista Doganale,
- Albo Provinciale Autotrasporto,
- Commissione Consultiva Provinciale Albo Autotrasporto.

COMPONENTI ASSOCIATIVE:

- Spedizionieri Internazionali (Import/Export),
- Spedizionieri Nave,
- Spedizionieri Aerei,
- Spedizionieri Transitari,
- Spedizionieri Consolidatori e Deconsolidatori,
- Corrieri Tradizionali,
- Corrieri Espresso,
- Trasportatori.

PARTECIPA QUALE SOCIA NELLE ATTIVITÀ

REALIZZATE DA:

- Spediservices Srl,
- Hub Telematica ScarL
- Consorzio Csp
- Consorzio vgm
- Ligurian logistic System

SPEDIPORTO, UN MONDO DI SERVIZI.



(I) 16121 Genova » Via Roma 9 » Ph: + 39 010 5451986 » Fx: + 39 010 590316
info@spediporto-genova.com » www.spediporto-genova.com

Aprile 2016



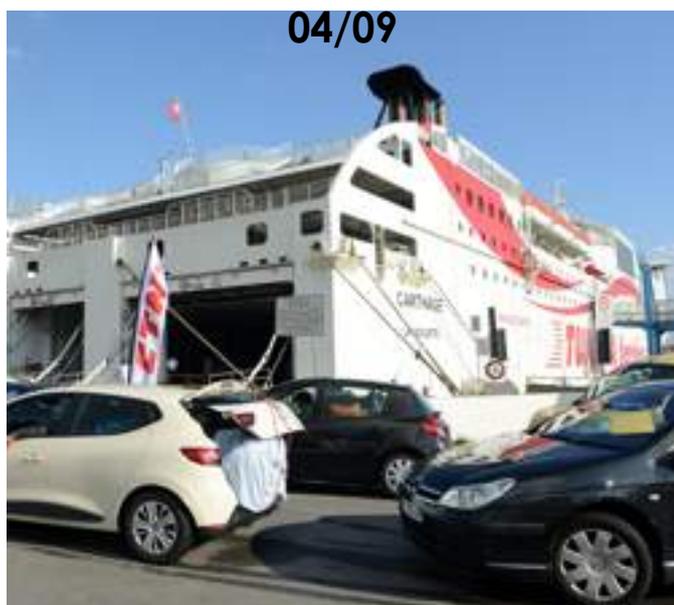
PALENZONA VERSO IL GRUPPO ONORATO

Giù dalla scaletta dell'aereo, è già pronta una passerella per salire a bordo di un traghetto. Anzi di più navi, quelle di Onorato. Per ora è un'ipotesi, ma al *Secolo XIX/The MediTelegraph* fonti di diversi settori confermano una voce che da qualche giorno circola con insistenza anche nelle stanze dello shipping. Fabrizio Palenzona potrebbe entrare con un ruolo di peso, in Onorato Armatori.



GRENDI SBARCA A CARRARA

La "guerra" tra Vincenzo Onorato e il gruppo Grimaldi miete la prima vittima. Grendi lascia Vado Ligure e porta tutto a Carrara. «Abbiamo ottenuto una concessione per vent'anni e ci spostiamo nel porto toscano» conferma Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi». Da Carrara il 23 aprile partirà per il primo viaggio, la nuova linea su Cagliari, la "Stena Freighter".



TRAGHETTI, MAXI-PIANO PER COTUNAV

Cotunav, la compagnia statale tunisina dei traghetti, investirà 250 milioni di dollari in diversificazione della flotta tra 2016 e 2020 (previa approvazione del governo) con ordini per due portarinfuse da 30 mila tonnellate di portata lorda, un traghetto tutto merci in sostituzione di un'unità più vecchia e una portacontainer da 600 teu per il feeder sul progettato terminal di Enfidha.



SPINELLI, AL VIA IL TRAFFICO CON L'IRAN

«Arriverà una nave ogni venti giorni, poi dopo tre mesi ogni dieci, e infine il traffico diventerà settimanale, come era prima dell'embargo, per un totale annuo di 40 mila teu». Gli imprenditori del porto di Genova Aldo e Roberto Spinelli accolgono il primo cargo iraniano nel proprio terminal, la portacontainer "Azargoun", mentre la prossima è prevista per il 23 aprile.

04/11



04/15



LA SPEZIA LANCIA IL "FAST IMPORT"

Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora in vista del porto. Si chiama Fast import il nuovo sistema messo a punto nel porto della Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing.

COSTA CROCIERE, CINQUE NAVI IN ORIENTE

Cresce la presenza di Costa Crociere in Estremo oriente: a partire da aprile 2017 la nave Costa neoRomantica (1.800 ospiti totali) sarà la quinta nave Costa ad operare regolarmente in quell'area sotto il marchio Costa Asia, offrendo crociere dedicate ai clienti locali. Si consolida così il mercato crocieristico in Estremo Oriente.

"carbuné"

Oltre 100 anni di lavoro nel Porto di Genova. Oltre 100 anni di lotte per i diritti dei lavoratori.

COMPAGNIA  PORTUALE

PIETRO CHIESA

Dal 1890 nel Porto di Genova

Genova - Piazzale Giaccone, 7 - Tel. 010 2462893 - pcchiesa@tin.it - www.compagniapietrochiesa.it

Maggio 2016



BATTESIMO CINESE PER PANAMA

A inaugurare la nuova terza via del canale ampliato, il prossimo 26 giugno, sarà una nave della compagnia cinese Cosco, la portacontainer "Andronikos", lunga 300 metri, larga 48 e con un pescaggio di 12,6 metri. Il nome della nave è stato sorteggiato alla presenza di un notaio nel palazzo dell'amministrazione del Canale.



FEDERAGENTI, DUCI VERSO LA PRESIDENZA

L'ultima assemblea dopo quattro anni da presidente degli agenti marittimi genovesi. Gian Enzo Duci avrà pochi giorni di riposo dopo il passaggio di testimone formale con Alberto Banchemero, che avverrà oggi. L'amministratore delegato di Esa sarà incoronato al vertice di Federagenti, l'associazione nazionale di categoria tra 10 giorni quando prenderà il posto del Michele Pappalardo.



BANCHERO AL VERTICE DI ASSAGENTI

Alberto Banchemero, 40 anni, amministratore delegato della Banchemero Costa & C. - la principale società italiana di mediazione marittima - è il nuovo presidente dell'associazione agenti e mediatori marittimi genovesi, Assagenti, per il biennio 2016-2018. È il primo broker alla guida di Assagenti, già numero uno del fondo pensionistico di categoria (Fama).



BONO CONFERMATO FINO AL 2019

Giuseppe Bono, 72 anni, è riconfermato guida di Fincantieri per altri tre anni, fino al 2019, diventando così il più longevo manager di Stato in carica. Nato a Pizzoni (Vibo Valentia), laureato in Economia, socialista dato come vicino a Giuliano Amato, Bono ha costruito la sua carriera nell'impresa pubblica, scalando le posizioni prima all'Efim e poi dagli anni Novanta in Finmeccanica.



MARINA RESORT, L'IVA RESTA AL 10%

Resta valida l'applicazione dell'Iva al 10% applicata nel 2015 ai marina resort sugli ormeggi a breve e comunque inferiori all'annualità: lo rende noto Ucina Confindustria Nautica riferendosi a una circolare dell'Agenzia delle entrate che interviene sulla sentenza della Corte Costituzionale sui Marina resort emessa a seguito di un ricorso della Regione Campania.



PRIMO FORUM SULLA "MSC ARMONIA"

Grande successo per l'evento organizzato da *The MediTelegraph*, *Il Secolo XIX*, *TTM* e *Avvisatore Marittimo* a bordo della nave "Msc Armonia" dal titolo "Forum Shipowners & Shipbuilding: Dry bulk e Tanker, i fattori della ripresa". Fra i relatori Salvatore d'Amico (fleet director d'Amico società di navigazione), Antonio Gozzi (presidente Federacciai), Fabrizio Vettosi e Giancarlo Casani.

| | | | | | |
|--------------|----------------|------------|------------------------------------|------------------------|--------------------|
| | | | | GIP 2.0 (Finsea group) | |
| Ship Agency: | Custom Broker: | Shipowner: | Depot and Container Repair Centre: | Terminal Operator: | Logistic Operator: |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Address
Piazza G. Alessi, 2/20
16128 Genova Italy

Phone
+39 010.5361.1

Fax
+39.010.585811

E-mail
finsea@finsea.it

Web
www.finsea.it

Giugno 2016



APERTO IL TUNNEL DEL SAN GOTTARDO

Il tunnel più lungo e più sotterraneo al mondo ha ufficialmente aperto i battenti: il treno inaugurale ha effettuato in 30 minuti il tragitto nel tunnel sotto il San Gottardo, un tunnel lungo 57 chilometri, un'opera di straordinaria tecnica ingegneristica, destinato a ridefinire la mappa dei trasporti in Europa e a dare nuovo impulso al trasporto su rotaia.



IL PORTO DI GENOVA DICE ADDIO AL CARBONE

L'ultima nave arriverà tra poco più di un mese, il 20 luglio. Trasporterà il carico di carbone per la centrale Enel sotto la Lanterna destinata ad una chiusura anticipata, prevista per settembre. Quel carbone sarà l'inizio della fine di un'epoca: ancora qualche attività collaterale, poi via alle opere per bonificare quelle banchine che hanno sempre accolto carbone.



SAEIDI: «PORTEREMO A GENOVA 50 NAVI L'ANNO»

Mohammad Saeidi, presidente della compagnia iraniana Irisl, illustra le strategie del suo gruppo: «Nel porto di Genova arriveranno circa 50 navi l'anno dal 2017». «Il nostro obiettivo è quello di rafforzare il legame con questa città, e soprattutto con il suo porto. Nell'area del Tirreno, la nostra compagnia ha già scelto Genova. E non cerchiamo altri scali di riferimento».



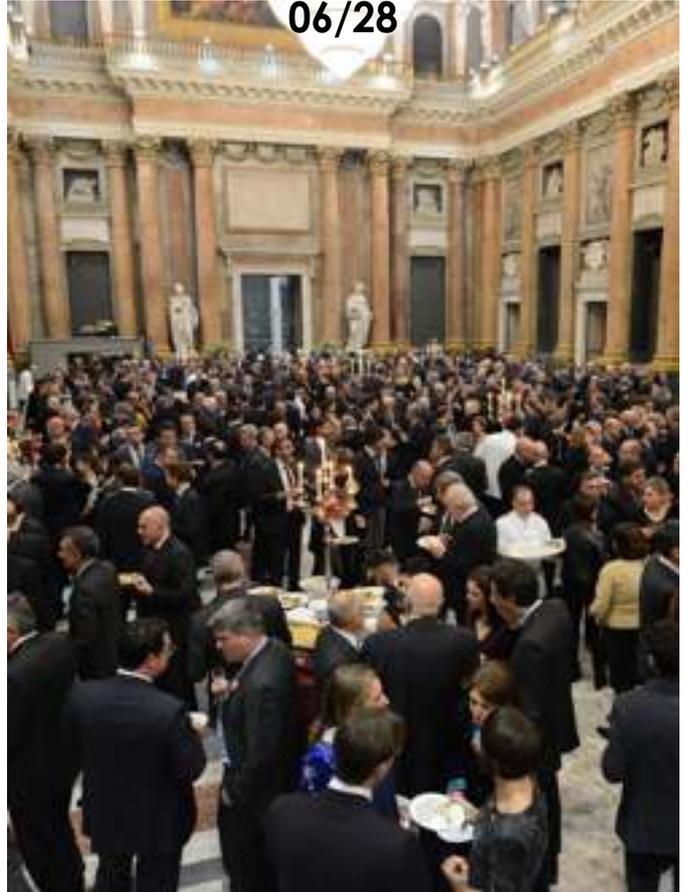
AUTOTERMINAL GIOIA TAURO, ENTRA GRIMALDI

Il gruppo Grimaldi acquisita, tramite Automar, il 50% di Autoterminal Gioia Tauro, finora di proprietà al 100% di Blg, società tedesca che con un terminal da 320 mila metri quadrati gestisce il traffico auto nel porto calabrese. «Considerate le prospettive di crescita del traffico auto, è possibile che in futuro amplieremo i nostri terminal» dice Manuel Grimaldi.

06/23



06/28



«CONCESSIONI, LE GARE VANNO FATTE SEMPRE»

Sono «necessarie» le «procedure di gara per la concessione di aree e banchine portuali»: così il Consiglio di Stato si è espresso nel parere sullo schema di regolamento del ministero dei Trasporti a proposito della nuova disciplina sulle concessioni portuali. Nel parere è sottolineata l'importanza di «garantire la più ampia applicazione dei principi di trasparenza, non discriminazione e concorrenza».

BILANCIO RINA, CRESCE LO SHIPPING

L'assemblea del Rina approva il bilancio consolidato 2015: ricavi per 378 milioni di euro (+14%), Ebitda rettificato a 44 milioni (+16%). Nel 2015 si è distinto in misura significativa il settore dell'energia, con una crescita organica del 12% e inorganica dell'11% grazie all'acquisizione dell'americana Qic e dell'italiana Seatech. In crescita anche lo shipping (+13%).



Luglio 2016

07/02



MAROCCO, I PORTI IN VETRINA

Il Marocco apre lo sviluppo del proprio sistema portuale ai privati, imitando il modello seguito dai principali scali dell'Occidente. Il governo di Rabat ha infatti dato il via ad una parziale privatizzazione del più importante gruppo terminalistico nazionale, Marsa Maroc, avviando un'offerta pubblica iniziale per quotare alla Borsa di Casablanca il 40% del capitale azionario.

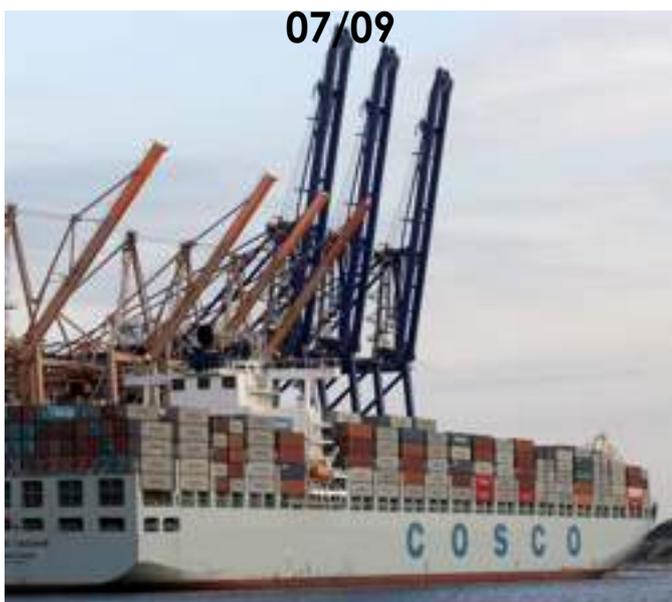
07/04



FINCANTIERI SBARCA IN CINA

Fincantieri e China State Shipbuilding Corporation (Cssc), il maggiore conglomerato cantieristico della Cina, hanno firmato un accordo per la costituzione di una joint venture finalizzata allo sviluppo e alla crescita dell'industria crocieristica cinese. La firma è avvenuta a Shanghai, dove era presente anche l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono.

07/09



EFFETTO PIREO: COSCO LASCIA NAPOLI

A Napoli il gruppo asiatico Cosco ha deciso di abbandonare il principale terminal contenitori del capoluogo campano, vendendo le proprie quote di Conateco, pari al 50%, alla Marininvest di Gian Luigi Aponte, che diventa così proprietario unico della principale società che gestisce il traffico dei teu sulle banchine campane.

07/14



MSC CROCIERE PREMIA LA SPEZIA

Dall'anno prossimo Msc Crociere incrementerà i propri investimenti sulle banchine della Spezia, tornando a utilizzare lo scalo anche per l'imbarco dei propri passeggeri e non più solamente per il transito. «Il nuovo terminal crociere della Spezia è dotato di servizi che rispondono pienamente agli standard di ospitalità Msc Crociere», spiega a Ginevra Gianni Onorato.

07/19



AMICO FESTEGGIA IL REFIT DEI RECORD

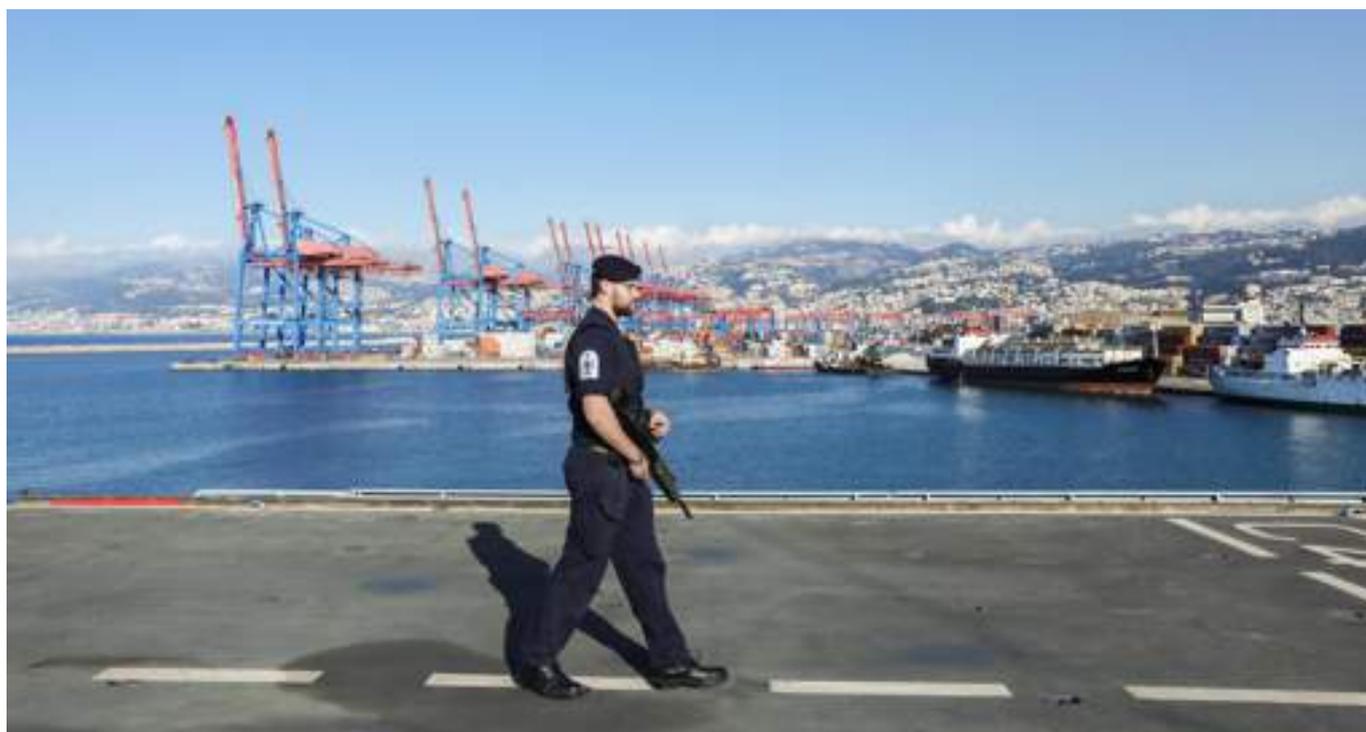
Il cantiere Amico & Co. di Genova, specializzato nella ristrutturazione di grandi yacht, presenta il maggiore lavoro della sua storia e il maggior refitting mai effettuato nel Mediterraneo, lo yacht "Queen Miri", 91 metri, battente bandiera Isole Marshall, di proprietà di un miliardario statunitense padrone di alberghi e sale da gioco. Sul "Queen Miri" a Genova hanno lavorato 40 ditte diverse.

07/28



LA RIFORMA DEI PORTI È LEGGE

La riforma dei porti targata Graziano Delrio è legge. Dopo anni di attese e promesse dimenticate, la portualità italiana può contare su un testo normativo che modifica pesantemente la legge 84/1994. Accorpamenti di Autorità portuali e maggiori poteri al governo centrale sono fra i punti essenziali di un testo non da tutti condiviso.



Agosto 2016



08/02

COSTA E SAN GIORGIO VANNO A MARSIGLIA

Il primo investimento sarà di 10 milioni di euro, poi è probabile che ne seguiranno altri, e altri ancora. A Marsiglia nasce un centro di eccellenza mondiale per le riparazioni e trasformazioni navali grazie alla storica intesa raggiunta tra Costa Crociere e San Giorgio del Porto. L'accordo prevede l'ingresso della compagnia crocieristica, con una quota del 33,3%, in Chantier Naval de Marseille.



08/09

AFFARI D'ORO PER LE CROCIERE

Secondo un rapporto interno dell'International Transport Workers' Federation a fine 2016 il fatturato dell'intero settore crocieristico sarà di 35,5 miliardi di dollari. I due manager più pagati sono Frank Del Rio, numero uno del gruppo Ncl con 31,9 milioni di dollari l'anno, e Richard Fain, presidente di Royal Caribbean Cruise Lines con 9,4 milioni di dollari.



09/09

LA NUOVA VITA DI PIOMBINO

Il primo settembre l'Autorità portuale di Piombino - o meglio, quello che dovrebbe diventare l'ufficio territoriale dell'Autorità portuale di sistema di Livorno - consegnerà alla Piombino Industrie Marittime (Pim) le aree per le riparazioni e demolizioni navali. In questo momento l'azienda sta effettuando la pratica dell'Autorizzazione integrata ambientale (Aia).



08/16

FINCANTIERI A TUTTO GAS NEGLI STATI UNITI

Consegnata da Fincantieri negli Stati Uniti la quarta nave Lcs, la "Detroit", dopo che nella U.S. Navy sono già entrati i primi due prototipi della classe "Freedom" e successivamente la "Milwaukee". Il valore della commessa è alto: 360 milioni di dollari a nave. E gli ordini consentono lavoro nei cantieri per lungo tempo.

08/18



LA GRANDE FUGA DA VENEZIA

La "Costa NeoClassica" e la "Oosterdam" hanno cancellato Venezia dai propri itinerari. Per la città è un colpo che vale quasi 100 mila crocieristi in meno a partire dall'anno prossimo: colpa della situazione di incertezza in cui il settore, in quelle acque, è costretto a navigare da tempo, da quando è stato firmato il decreto che vieta alle grandi navi di passare davanti a San Marco.

08/21



POLEMICHE PER LA CROCIERA NELL'ARTICO

Durante il tragitto tra Seward, in Alaska e New York City, il porto in cui arriverà dopo un viaggio di 32 giorni, la "Crystal Serenity" sbarcherà i crocieristi in villaggi dove la popolazione arriva ad un decimo dei 1.725 passeggeri che si trovano a bordo della nave: è uno dei motivi di polemica per il costosissimo viaggio inaugurale fra i ghiacci dell'Artico.



Settembre 2016

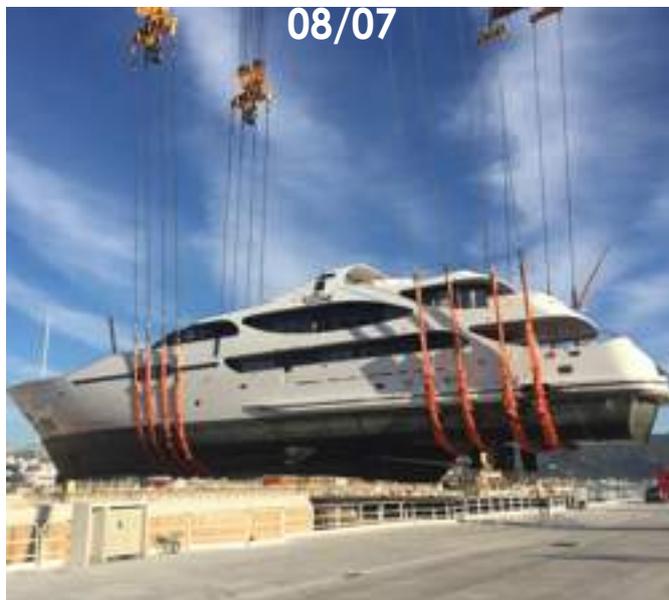
09/06



PORTI, LA CARICA DEI 334 CANDIDATI

Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al ministero dei Trasporti per l'incarico di presidente delle 15 Autorità di sistema portuale, con un'impennata delle lettere inviate nell'ultimo fine settimana. Dal gabinetto del ministro c'è l'intenzione di mantenere il più stretto riserbo sulla procedura di valutazione dei curricula dei candidati.

08/07



MEGA-YACHT, MERCATO IN CRESCITA

Il settore dei mega-yacht (oltre i 30 metri) vale 19 miliardi (+12% rispetto al 2014) ed è in espansione. Le unità in portafoglio sono 295, l'Italia rappresenta una fetta del 42% del totale. E le commesse a livello globale sono in aumento del 6,6%. Sono alcuni dei dati presentati al Salone di Cannes da Deloitte e dall'associazione Nautica Italiana.

09/07



TERREMOTO HANJIN SULLO SHIPPING

Terremoto Hanjin sullo shipping mondiale: la compagnia sudcoreana è sull'orlo del fallimento e gli effetti si fanno sentire anche in Italia. Per i 92 dipendenti della Hanjin Italy, società al 50% controllata dal gruppo coreano Hanjin e al 50% dall'agenzia Gastaldi & C. della famiglia Cerruti, l'orizzonte purtroppo sembra segnato.

09/12



CATANI AL VERTICE DI GRANDI NAVI VELOCI

Svolta in Gnv: Roberto Martinoli lascia il timone a Matteo Catani, 37 anni. Roberto Martinoli, regista dal 2010 del rilancio di Gnv, torna a mantenere la carica di presidente, dopo essere stato amministratore delegato per due anni, a seguito dell'addio nel 2014 di Giovanni Battista Vacchi». Catani ringrazia «la famiglia Aponte per la fiducia riposta in una figura interna al management».

09/23



L'EUROPA BOCCIA LE POLITICHE DEI PORTI

L'Europa dei porti esce malissimo dal rapporto della Corte dei Conti comunitaria sugli investimenti negli scali tra il 200 e il 2013. E tra gli esempi più negativi spiccano Spagna e Italia. I porti analizzati dai magistrati europei sono stati 19 in Europa e il verdetto è che almeno un terzo dei finanziamenti per la portualità sono stati buttati: il verdetto è spesa inefficiente e non sostenibile.

09/25



IL SALONE NAUTICO RITROVA IL SORRISO

Il Salone nautico di Genova ritrova il sorriso, malgrado le divisioni all'interno dei protagonisti del settore. L'evento genovese chiude i battenti con 126.000 biglietti staccati: un successo nel quale probabilmente non speravano neppure gli organizzatori. Ottimi, secondo gli espositori, anche gli affari fatti durante l'edizione numero 56 del Salone.



Ottobre 2016



CRIMEA, ARMATORI EUROPEI SOTTO ACCUSA

Il trucco per entrare nei porti che in teoria dovrebbero essere inaccessibili per l'embargo voluto dall'occidente, è piuttosto semplice: basta fisicamente cambiare bandiera. Così un cargo che fa capo a un grande multinazionale turca ha passato il Bosforo per approdare in uno scalo ucraino. Secondo l'Ong Occrp, 260 navi hanno ignorato l'embargo. Anche italiane.



CIVITAVECCHIA, VIA LIBERA AL TERMINAL CROCIERE

Roma Cruise Terminal firma l'accordo con il consorzio Itinera-Zambonini per la costruzione del nuovo terminal crociere nel porto di Civitavecchia. I lavori inizieranno nel mese di novembre. «Si stima che il nuovo edificio di 10 mila metri quadrati verrà completato nel 2018. Il piano terra ospiterà l'area dedicata ai controlli di sicurezza su bagagli e passeggeri nonché la sala bagagli.



STOP ALLE GRANDI OPERE? COSTEREBBE 2.500 MILIARDI

Fermare le grandi opere comunitarie può costare fino a 2.500 miliardi di euro. Lo sostiene uno studio commissionato dalla Commissione europea a diversi enti internazionali. Il maxi-piano di opere potrebbe generare entro il 2030 una crescita dell'1,8% del pil europeo, a fronte di investimenti per 457 miliardi. Tra le opere prese in considerazione la Torino-Lione e il Terzo valico dei Giovi.



NAPOLI, FRANCESCO NERLI ASSOLTO DOPO ANNI

«Otto anni per sentire "il fatto non sussiste": assolto in 13 secondi. È chiaro che sono soddisfatto, contento. Ma qualche riflessione questa vicenda la impone...». Ci sono voluti otto anni per Francesco Nerli per uscire pulito dalla "vicenda": la Procura di Napoli lo accusava di aver utilizzato il suo ruolo di presidente dell'AutHORITY partenopea per ottenere soldi da girare al proprio partito di allora, i Ds.

10/17



VADO LIGURE, I CINESI SALGONO SULLA PIATTAFORMA

La Via della Seta arriva a Savona e per la prima volta i cinesi gestiscono direttamente una banchina in Liguria. Apm Terminals, il braccio operativo che gestisce le banchine del colosso danese Maersk, ha ufficializzato l'accordo con i cinesi di China Cosco per la cessione di una quota di minoranza della piattaforma di Vado.

10/25



TRE NUOVE ECO-PETROLIERE PER D'AMICO

Dis, d'Amico International Shipping, ha varato nel cantiere vietnamita di Hyundai Vinashin tre nuove navi eco-ship: una handysize e due medium range. L'investimento complessivo per le tre navi ammonta a 104 milioni di dollari. Con la consegna della "Cielo di Salerno", avvenuta lo scorso 21 ottobre, la flotta di d'Amico International Shipping conta 51,8 navi.



Novembre 2016



ARMATORI GRECI SEMPRE PIÙ FORTI

La Grecia mantiene, anzi aumenta la propria quota nel totale della flotta mondiale. Nel 2016, secondo i dati forniti dall'Unctad, Atene passa da una quota del 16,1% a una fetta pari al 16,3% della flotta globale in termini di capacità. La Grecia è una delle poche bandiere in crescita, mentre quasi tutte assistono a contrazioni. L'altra nazione con il segno positivo è Singapore.



TIRRENIA INVESTE SU GENOVA

Parte dal Terminal Rebora del gruppo Spinelli, con la nave "Via Adriatico", la nuova linea tutto merci della Tirrenia tra Genova e Livorno: un'autostrada del mare che, alternandosi con il traghetto "Eliana Marino", inizialmente avrà tre partenze la settimana, e che da Livorno collegherà Genova con Catania e poi Malta, oppure con il porto di Cagliari.



MSC, IL GIRO DEL MONDO DA GENOVA

Msc Crociere annuncia l'apertura delle vendite per il suo primo giro intorno al del mondo. La sua prima World Cruise verrà realizzata sulla più grande e moderna nave mai impiegata nel settore per un viaggio di simile portata, "Msc Magnifica". Partirà da Genova il 5 gennaio 2019 dove rientrerà, dopo un giro completo del pianeta, 119 giorni più tardi.



MARITTIMI, PROTESTA IN PIAZZA

Oltre 250 marittimi si sono dati appuntamento a Roma per protestare contro la politica dei certificati di abilitazione professionale. La protesta, organizzata da nove associazioni, è stata disertata dai sindacati tradizionali. I lavoratori "indipendenti" sono stati comunque ammessi al tavolo tecnico del ministero: non era mai successo.

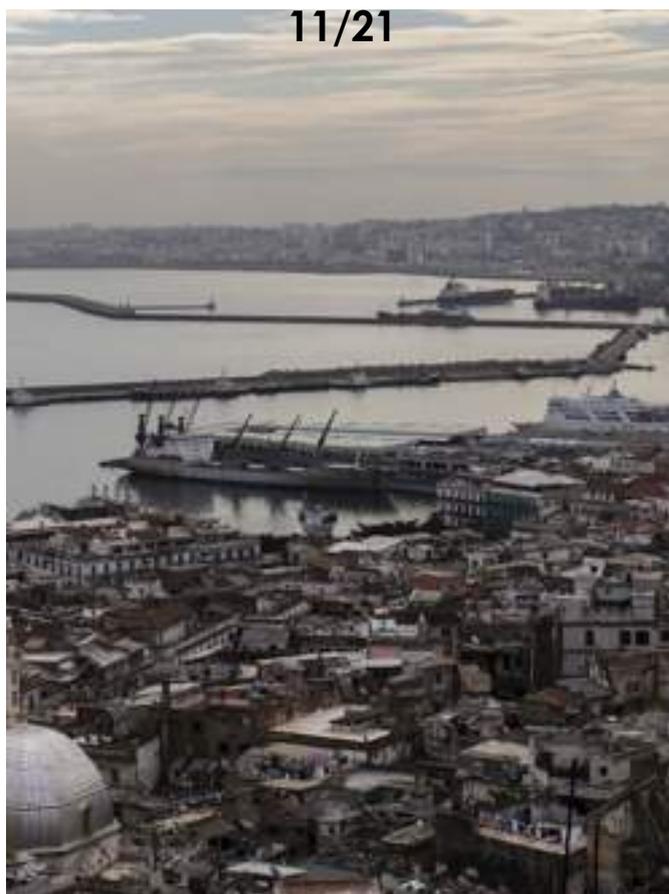
11/21



TERZO FORUM A PALAZZO SAN GIORGIO

Più di 400 persone partecipano al terzo Forum "Shipping and Intermodal Transport" organizzato da *The MediTelegraph* e *Secolo XIX*. Il convegno è dedicato alla riforma dei porti. Vi partecipano, tra gli altri, Luigi Merlo, Paolo Emilio Signorini (alla sua prima uscita pubblica), Giovanni Toti, Alessandro Pitto, Marco Mutti e Gian Enzo Duci.

11/21

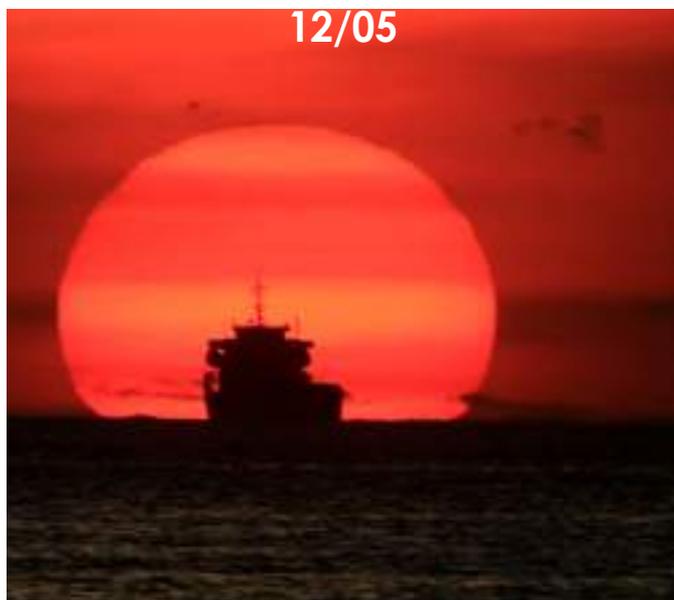


PORTI, FOCUS SULLA SICUREZZA

La riforma non è solo semplificazione nella governance dei porti. Investimenti, ruolo degli operatori, meno procedure per le merci sdoganate in banchina e maggiori responsabilità in materia di sostenibilità energetica ed ambientale: sono questi, secondo uno studio Pwc presentato in anteprima da Paolo Guglielminetti al terzo Forum "Shipping and Intermodal Transport".



Dicembre 2016



ASIA-EUROPA, LA RIPRESA DEI NOLI

Risalgono i noli fra Asia e Europa, sia verso l'Europa settentrionale sia verso il Mediterraneo. Lo certifica lo Shanghai containerised freight index (Scfi), che rileva un aumento dei noli del 20 per cento. «La tendenza è decisamente verso l'alto», dice Patrik Berglund, amministratore delegato di Xeneta, piattaforma di analisi comparative dei noli marittimi.



DP WORLD LANCIA IL SUPER-FONDO

Il gruppo terminalista Dp World di Dubai e il fondo pensionistico canadese Caisse de depot et placement du Québec (Cdpc) hanno deciso la costituzione di una piattaforma di investimenti dedicata al settore portuale e terminalistico, con l'esclusione di iniziative negli Emirati Arabi Uniti, che avrà una dotazione di fondi per complessivi cinque miliardi di dollari canadesi (3,7 miliardi di dollari Usa).



VENTIMIGLIA, IL PORTICCIOLA AI MONEGASCHI

Il gruppo Cozzi Parodi, guidato dall'imprenditrice imperiese Beatrice Parodi, conclude l'accordo per la cessione del 100% delle quote della società Cala del Forte, titolare della concessione del porto turistico di Ventimiglia, alla Société Monegasque Internationale Portuaire che fa capo ai Porti di Monaco e al governo del Principato.



NAVI FINO A 300 METRI AL TERMINAL REBORA

È cominciata l'opera che permetterà al terminal Rebora di ospitare entro l'estate, navi più grandi e più larghe: 287 metri di lunghezza per 40 di larghezza, oppure più lunghe (294 metri), ma più strette (32 metri). L'operazione sarà possibile grazie all'eliminazione di quel pezzo di molo che impediva una manovra in tutta sicurezza per le portacontainer di capacità maggiore.

12/20



CROCIERE, BRANSON SCEGLIE GENOVA

Per il nuovo marchio che promette di «scuotere il mondo delle crociere», Sir Richard Branson era atterrato con l'elicottero nell'esclusiva location di Miami scelta per la presentazione, in compagnia di due modelle (s)vestite "da marinaio". C'è voluto un anno, ma alla fine sarà Fincantieri a realizzare i prototipi. E lo faranno i bacini di Genova, quelli di Sestri Ponente.

12/22



L'ADDIO DI MERLO AL MINISTRO DELRIO

«Voglio cimentarmi in nuove sfide». Luigi Merlo lascia l'incarico di consulente (gratuito) del ministro Delrio. L'uomo che ha guidato per quasi due mandati l'Authority di Genova e da poco più di un anno è consigliere del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, lascia Roma: «Con l'approvazione della legge di riforma portuale considero finito il mio lavoro».





Lo scalo più importante per le ultime notizie dal Mediterraneo.



Giorno dopo giorno, resta a contatto con tutto quello che devi sapere nel tuo business: i fatti, i protagonisti, quello che è successo e quello che succederà nel mondo dello Shipping, del Trasporto Intermodale e della Logistica nell'area mediterranea. Registrati al magazine virtuale e alla newsletter gratuita, per non restare mai indietro.

Arrivederci al prossimo numero di *The MediTelegraph Magazine*

themeditelgraph.com

Seguici su   



Gli altri prodotti del comparto Shipping di SEP Spa

L'AVVISATORE MARITTIMO  **TIM**
TECNOLOGIE TRASPORTI MARITTIMI
 44 www.themeditelgraph.com

The **MediTelegraph**
 Shipping & Intermodal Transport